



Baden-Württemberg

REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
STEUERUNG, VERWALTUNG UND BEVÖLKERUNGSSCHUTZ

EINGEGANGEN AM 23. FEB. 2018

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Zustellungsurkunde

Herrn
Hans Heydemann
[REDACTED]
[REDACTED] Stuttgart

Stuttgart 22.02.2018

Name Rainer Heckhausen

Durchwahl 0711 904-[REDACTED]

Aktenzeichen 14-2205-61 / Stuttgart 21-

Leistungsrückbau

(Bitte bei Antwort angeben)

Kassenzeichen (Bitte bei Zahlung angeben):

1805171071287


IBAN: DE02 6005 0101 7495 5301 02

BIC: SOLADEST600

Betrag: 400,00 EUR

Herrn
Joris Schoeller
[REDACTED]
[REDACTED] Stuttgart

Herrn
Marc Braun
[REDACTED]
[REDACTED] Stuttgart

 Widerspruchsbescheid bezüglich der Bescheide der Stadt Stuttgart vom 27. Juli 2015
über die Unzulässigkeit des Bürgerbegehrens "Leistungsrückbau"

Auf die Widersprüche des Herrn Marc Braun, des Herrn Hans Heydemann und des
Herrn Joris Schoeller gegen die Bescheide der Stadt Stuttgart vom 27. Juli 2015, Gz:
OB 7831-10.00, vorgelegt durch die Stadt Stuttgart am 14.02.2017, ergeht folgender

Widerspruchsbescheid

1. Die Widersprüche werden zurückgewiesen.
2. Die Kosten des Verfahrens tragen die Widerspruchsführer als Gesamtschuldner.
3. Für diese Entscheidung wird eine Gebühr in Höhe von 400 Euro festgesetzt.

Begründung

A. Sachverhalt

Die Widersprüche richten sich gegen die Bescheide der Stadt Stuttgart vom 27. Juli 2015, mit denen die Stadt festgestellt hat, dass der beantragte Bürgerentscheid über den "Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund Leistungsrückbaus durch das Projekt" unzulässig sei.

1. Bürgerbegehren

Das Bürgerbegehren wurde am 30. März 2015 eingereicht und enthält schriftlich folgende Frage und Begründung sowie folgenden Vorschlag für die Deckung der Kosten:

"Soll die Stadt Stuttgart ihre Mitgliedschaft im "Projekt Stuttgart 21" förmlich beenden, indem sie den Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 und ihm vorangehende Projektverträge gegenüber den Vertragspartnern wegen unzureichender Leistungsfähigkeit des Projekts Stuttgart 21 kündigt?

Begründung: Das Projekt "Stuttgart 21" (S 21 ohne Neubaustrecke Wendlingen-Ulm) soll den bestehenden 17-gleisigen Kopfbahnhof durch einen unterirdischen achtgleisigen Durchgangsbahnhof ersetzen, den Abstellbahnhof nach Untertürkheim verlagern und den Flughafen an den Fernverkehr anschließen. Das Bürgerbegehren beruft sich auf das Recht der Stadt Stuttgart zum Ausstieg aus diesem Projekt aufgrund gestörter Geschäftsgrundlage bzw. neuer Sachlage (insbes. § 60 VwVfG). Im Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 wurde vereinbart, dass das Projekt Stuttgart 21 zum Zweck der Verbesserung des Verkehrsangebots realisiert und das Zugangebot um ca. 50 % erhöht werden soll. Erst in jüngerer Zeit wurde aufgedeckt, dass die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, nachweisen, dass Stuttgart 21 nur auf 32 Züge ausgelegt ist und seine Leistungsgrenze bei 32,8 Zügen liegt - jeweils in der maßgeblichen Spitzenstunde. Zwar weist ein Gutachten von Prof. Ullrich Martin und der Stresstest der DB AG eine höhere Leistung aus. Beide sind jedoch mit erheblichen Fehlern behaftet, die erst jüngst teils schon eingestanden bzw. nachgewiesen wurden. Laut Fahrplan zur Zeit der Planung wie auch heute liegt der Verkehrsbedarf für den Stuttgarter Hauptbahnhof bei rund 38 Zügen in der morgendlichen Spitzenstunde. S21 könnte diese Zahl an Zügen nicht bewältigen. Der Kopfbahnhof hat darüber hinaus Reserven und kann bis ca. 50 Züge pro Stunde leisten. Auch die Fußgängeranlagen von S21 wurden nur für die Reisenden aus 32 Zügen pro Stunde dimensioniert und sind selbst für diese nicht ausreichend leistungsfähig. Das Projekt Stuttgart 21 ist

ungeeignet, den vertraglich vereinbarten Zweck zu erreichen; Nachbesserungen sind nicht in ausreichendem Maße möglich. Die Geschäftsgrundlage ist entfallen.

Die Kündigung ist auch geboten, um schwere Nachteile für das Gemeinwohl zu verhüten. Bei Kenntnis dieser Sachlage hätte sich die Stadt nicht am Projekt beteiligt und dafür keine Zuschüsse vereinbart. Eine weitere Beteiligung der Stadt Stuttgart an S21 ist unzumutbar, weil damit schwere und nicht korrigierbare Schäden für den Schienenverkehr verbunden wären. Die Bürgerschaft soll daher jetzt entscheiden, ob der Ausstieg aus dem Projekt wegen des Leistungsabbaus notwendig ist.

Kostendeckung: Die wirksame Vertragsbeendigung würde die künftigen Zahllasten der Stadt beenden, sie also kostenmäßig nicht belasten. Würde als Folge davon das Projekt beendet werden, so hat die Stadt mit einem Anteil an den Kosten des Ausstiegs und des Rückbaus zu rechnen. Dieser wäre aber deutlich geringer als der Betrag, den die Deutsche Bahn AG in diesem Falle der Stadt für die dann fällige Rückabwicklung der S 21-Grundstücksverträge zu bezahlen hat. Ein Kostenrisiko wegen eines Rechtsstreits allein über die Berechtigung der Kündigung erscheint gering, weil das Verwaltungsgericht darüber bereits im zu erwartenden Streitfall anlässlich der Zulassung des Bürgerbegehrens entscheiden wird."

Das Bürgerbegehren ist von mehr als 20 000 wahlberechtigten Bürgern unterzeichnet.

2. Entscheidung der Stadt Stuttgart

Nach Vorberatung durch den Verwaltungsausschuss beschloss der Gemeinderat der Stadt Stuttgart am 02. Juli 2015, dass der Antrag auf Zulassung eines Bürgerentscheids über den "Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt" unzulässig sei. Die Verwaltung wurde beauftragt, den Vertrauensleuten der Antragsteller die Feststellung der Unzulässigkeit des Antrags bekannt zu geben.

Mit Bescheiden vom 27. Juli 2015 an die Widerspruchsführer stellte die Stadt fest, dass der beantragte Bürgerentscheid über den "Ausstieg der Stadt Stuttgart aus S 21 aufgrund des Leistungsrückbaus durch das Projekt" unzulässig sei. Die Bescheide sind jeweils mit einer Rechtsbehelfsbelehrung versehen und wurden den Widerspruchsführern am 29. Juli 2015 zugestellt.

Zur Begründung wird u.a. ausgeführt, dass das beantragte Bürgerbegehren unzureichend begründet sei und ein rechtswidriges Ziel verfolge.

Wie vom Verwaltungsgericht Stuttgart im Jahr 2009 und auch vom Verwaltungsgerichtshof Mannheim in seiner - noch nicht rechtskräftigen - Entscheidung vom April dieses Jahres ausgeführt, sei trotz des elementaren Prinzips der Vertragstreue die Zulässigkeit eines derartigen Bürgerbegehrens denkbar, wenn "konkrete Anhaltspunkte dafür vorlägen, dass sich die Gemeinde z.B. durch ein einseitiges Rücktritts- oder Kündigungsrecht oder durch einen Anspruch auf Vertragsanpassung bzw. - Aufhebung von den eingegangenen vertraglichen Bindungen lösen könne."

An solchen "konkreten Anhaltspunkten" fehle es hier. Sie seien weder der Begründung des Bürgerbegehrens in ausreichend substantiierter Form zu entnehmen, noch lägen sie objektiv vor.

Ohne die Anforderungen an die Begründung des Bürgerbegehrens über Gebühr auszuweiten, sei erforderlich, dass Gründe in schlüssiger und zutreffender Weise genannt werden würden.

Im vorliegenden Fall sei nicht ausgeführt, auf welche Erkenntnisse die mangelnde Leistungsfähigkeit zurückgeführt werde. Es bleibe auch unklar, wann die Erkenntnisse gewonnen worden seien. Die erforderlichen konkreten Anhaltspunkte, die eine Vertragskündigung rechtfertigen sollen, blieben daher im Dunklen. Insbesondere der Bezug auf eine Vereinbarung einer Verbesserung des Zugangebotes um 50 % stamme aus der Anlage 3.2a zum Finanzierungsvertrag, in der auf das Betriebsszenario des Bundesverkehrswegeplans 2003 hingewiesen werde; dieses sehe für die Zukunft eine Erhöhung des Zugangebots um 50 % im Bahnhof Stuttgart gegenüber dem Angebot 2001 vor.

Die vertraglich fixierten Zugzahlen seien seinerzeit durch die Planung von vertakteten Linien ermittelt worden. Diese würden in einem festen zeitlichen Rhythmus fahren. Diese Angebotsplanungen hätten vorgesehen, dass im Tiefbahnhof Stuttgart in den Hauptverkehrszeiten 30 Züge/Stunde abzufertigen seien. Dies sei gegenüber dem Angebot von 2001 eine Erhöhung um 50 %.

Die Frage der Kapazität des geplanten Durchgangsbahnhofes bzw. der Leistungsfähigkeit des Projekts S 21 sei immer wieder in Zweifel gezogen worden und sei daher seit Jahren Gegenstand vielfacher und umfangreicher Betrachtungen gewesen:

- Bereits in einem Urteil vom 06.04.2006 (AZ: 5 S 858/05) habe sich der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg im Rahmen einer Klage gegen Planfeststellungsbeschlüsse des EBA damit beschäftigt und die angeblich unzureichende Leistungsfähigkeit verneint.
- Mit Abschluss der Finanzierungsvereinbarung im Jahre 2009 sei vom dafür zuständigen Land bzw. der Bauherrin Bahn eine zureichende Leistungsfähigkeit zu Grunde gelegt worden. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg habe dazu festgestellt, dass "die Anzahl von Zügen oder Gleisbelegungen pro Stunde (...) im Finanzierungsvertrag vom 02. April 2009 nicht aus-

drücklich geregelt sei." Die Kapazitätsfrage sei 2010/2011 Gegenstand der sog. Schlichtung mit nachfolgendem "Stresstest" im Jahr 2011 gewesen. Der in der Schlichtung geforderte Nachweis der Leistungsfähigkeit sei erbracht worden. "Die Landesregierung habe das Ergebnis des Stresstests in quantitativer Hinsicht akzeptiert", so die Äußerung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg.

- Ein Arbeitspapier aus dem Hause des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom Juli 2013 gehe ebenfalls auf die "Debatte über die Zugzahlen, Leistung, Leistungsfähigkeit/ Kapazität und Bemessungsgrundlage von Stuttgart 21" ein. Dessen Fazit laute: "Die Schlussfolgerung, dass Stuttgart 21 einen geplanten Rückbau darstelle, sei daher weder auf Basis eines Vergleichs der Zugzahlen von status quo und Planfeststellung/ Finanzierungsvertrag noch bei einem rein quantitativen Vergleich der theoretisch möglichen Zugzahlen eindeutig herleitbar".
- Vom Juli 2014 stamme eine "Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Kritik an der Leistungsfähigkeit", die auf 100 Seiten alle bekannten Kritikpunkte aufarbeite und mit Gegenargumenten belege.
- Mit Urteil vom 03.07.2014 (AZ: 5 S 2429/12) habe der VGH Baden-Württemberg eine Klage abgelehnt, die darauf gerichtet war, den Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 wegen angeblich mangelnder Leistungsfähigkeit des neuen Hauptbahnhofs (als nachträglich eingetretene Tatsache) zu widerrufen.

In der Begründung des Bürgerbegehrens werde formuliert, es sei "jüngst" "aufgedeckt" und "nachgewiesen" worden, dass die Planungen des Projekts Stuttgart 21 nicht die notwendige Leistungsfähigkeit erreichen könnten. Damit solle der Eindruck erweckt werden, es handele sich um bei Vertragsabschluss nicht vorhersehbare und nun nicht mehr zumutbare Änderungen der Vertragsgrundlagen. Tatsächlich zeige obige Darstellung, dass es sich um lang bekannte Kritik handele, die sich jedoch nicht durchgesetzt habe. Das Bürgerbegehren lasse im Unklaren, woraus es seine Erkenntnisse über die Leistungsgrenzen des Projektes bzw. über die "erheblichen Fehler" des Gutachtens von Prof. Martin und den sog. Stresstest der DB AG herleite. Auf dieser Grundlage könne ein Kündigungsrecht keinesfalls ausgeübt werden.

Das Bürgerbegehren sehe die Kündigung als einziges Mittel, um "schwere Nachteile für das Gemeinwohl" abzuwenden. Dies komme nur in Frage, wenn außergewöhnliche Gefährdungen oder Verletzungen überragender Interessen der Allgemeinheit zu befürchten wären. Hierfür würden aber keine ausreichend konkreten Anhaltspunkte genannt, noch lägen sie vor. Im Gegenteil sei in allen oben genannten Entscheidungen bzw. Überprüfungen die ausreichende Leistungsfähigkeit des Projektes S 21 bestätigt worden.

Die Ausführungen zur Kostendeckung seien irreführend, da der Eindruck erweckt werde, es sei möglich, dass das Projekt wegen einer Kündigung der Stadt beendet werden könne. Dies sei völlig unrealistisch und durch nichts belegt.

Die Stadt führt u.a. weiter aus, dass es nahe liege, dass das Bürgerbegehren verfristet sei. Da das Bürgerbegehren eine Abweichung zu den per Gemeinderatsbeschlüssen der Jahre 2007 und 2009 getroffenen Entscheidungen erreichen möchte, müsse auch in dieser Konstellation die 6-Wochen-Frist des § 21 Abs. 3 Satz 3, 2. Halbsatz GemO entsprechend zum Zuge kommen, als zeitlicher Anknüpfungspunkt müsste dann der Zeitpunkt herangezogen werden, zu dem die Erkenntnis gewonnen worden seien. Im Bürgerbegehren werde zwar formuliert, dass dies in "jüngerer Zeit" bzw. "erst jüngst" gewesen sei. Allerdings sei mit dem Sammeln der Unterschriften für das Bürgerbegehren schon im Jahre 2014 begonnen worden, insofern wäre für damals "jüngst" gewonnene Erkenntnisse zum Zeitpunkt der Einreichung des Bürgerbegehrens die 6-Wochen-Frist abgelaufen.

Jedenfalls zeige sich hier aber wiederum das Defizit unzureichender Begründung, denn es seien nur vage Ausführungen hinsichtlich des Zeitpunkts der maßgeblichen Erkenntnisse gemacht worden.

3. Widerspruch

Gegen diesen Ablehnungsbescheid haben die Widerspruchsführer mit Schreiben vom 21. August 2015, eingegangen bei der Landeshauptstadt am 24. August 2015, Widerspruch eingelegt.

Mit Schreiben vom 06. Oktober 2015, eingegangen bei der Stadt am 07. Oktober 2015, bezogen sich die Widerspruchsführer vollumfänglich auf Ausführungen von Herrn Dr. Christoph Engelhardt vom 28. Juli 2015 bzw. vom 08. August 2015 und vom 05. Oktober 2015 und begründeten ihre Widersprüche u.a. wie folgt:

Der Ablehnungsbescheid der Stadt gründe sich auf die Abstimmung im Gemeinderat, die ihrerseits auf der Beschlussvorlage der Stadt sowie dem Gutachten von Prof. Kirchberg beruhe, auf das sich der Bescheid auch ausdrücklich beziehe. Diese Dokumente enthielten zahlreiche unrichtige und unvollständige Angaben. Auch seien die Tatsachenaussagen der Sprecher der Fraktion im Gemeinderat wie auch die von Oberbürgermeister Fritz Kuhn unrichtig.

Diese unrichtigen und unvollständigen Angaben könnten nicht Grundlage dieser Verwaltungsentscheidung sein, so dass diese nach § 48 LVwVfG zurückzunehmen seien. Bei zutreffender und vollständiger Bewertung des Vorgangs müsste daraufhin die Zulässigkeit dieses Bürgerbegehrens von der Stadt und ihrem Gemeinderat bestätigt werden.

Besonders sei auf folgende Punkte hinzuweisen:

a) Die Begründung des 4. Bürgerbegehrens entspreche ganz offensichtlich den maßgeblichen Anforderungen laut der Entscheidung des VGH BW von 2015, "Sachverhalt und Argumente der Initiatoren" darzustellen. Dies werde insbesondere auch von den Fraktionen 90/GRÜNE und von SÖS-LINKE-PluS so gesehen. Die Begründung eines Sonderkündigungsschreibens müsse und könne auch gar nicht auf der Unterschriftenliste eines Bürgerbegehrens dargelegt werden.

b) Auch in Bezug auf die genannte Erhöhung des Zugangebots um ca. 50 % laut Finanzierungsvertrag liege kein sachlicher Fehler vor. Der unterstellte Bezug auf die Spitzenstunde stehe nicht in der Begründung. Dieser liege zwar nahe und erscheine eher zutreffend als der vom Gutachter behauptete Bezug auf die Ganztageszahlen bzw. auf die vertakteten Züge, wie es die Stadt formuliere. Beides würde einen faktischen Rückbau der Kapazität (die an der Spitzenstunde gemessen werde) zulassen, was einen Rechtsbruch darstelle (§ 11 AEG) und den Vertrag nichtig machen würde.

c) Die Frage, ob oder wodurch die 50 % Wachstum erreicht werden würden, sei jedoch unerheblich, da Gutachter und VGH mehrfach die Kapazität von Stuttgart 21 von 32 Zügen pro Stunde bestätigt hätten. Gegenüber den heute im Kopfbahnhof mindestens verkehrenden 38 Zügen sei der nicht legale Rückbau der Kapazität selbst unter den für Stuttgart 21 günstigsten Annahmen gegeben. Ein Wachstum oder auch nur die unzweifelhaft im Finanzierungsvertrag geforderte "Verbesserung des Verkehrsangebots" sei damit überhaupt nicht möglich.

d) Fälschlich werde die letzte Entscheidung des VGH zur S21-Leistungsfähigkeit von 2014 als Bestätigung ausreichender Leistungsfähigkeit und Rechtmäßigkeit von S21 dargestellt. Dabei sei in dem Urteil nur die Rechtskraft des Urteils von 2006 bestätigt worden und mit der Feststellung der S21-Kapazität von 32 Zügen der faktische Rückbau vielmehr belegt.

e) Die vom Gutachter verlangte 6-Wochen-Frist sei nicht einschlägig, der Vorwurf der Verfristung werde außerdem durch die Relativierung der Stadt zurückgenommen.

f) Im Einzelnen beruhe die aktuelle Entscheidung auf Unzulässigkeit des 4. Bürgerbegehrens durchgehend auf unrichtigen und unvollständigen Angaben. Bei „Kirchberg“ seien gegenüber dem Vorgenannten als wesentliche Punkte noch zu ergänzen:

- Die MVI-Diskussion und die PFA 1.3-Anhörung würden zu einem willkürlichen Moment betrachtet, der tatsächliche Fort- bzw. Ausgang werde ausgeblendet;
- Schon eingestandene Fehler zu Gutachten und Simulationen würden übergangen;
- Wesentliche Teile der Begründung des Bürgerbegehrens seien nicht behandelt worden, insbesondere der Kapazitäts-Rückbau durch die zu kleinen Fußgängeranlagen;
- Es werde fälschlich behauptet, die SMA habe den Stresstest "durchgeführt" und die Einwendungen seien in der MVI-Diskussion "eilvernehmlich" widerlegt worden;

- Unaufgelöst bleibe der Widerspruch zwischen der S 21-Kapazität von 32 Zügen, den heute im Kopfbahnhof verkehrenden mindestens 38 Zügen und den behaupteten Kapazitätsreserven von Stresstest (49 Züge) und Martin-Gutachten (51 Züge).

Es müsse daher bezweifelt werden, dass der Gutachter die von ihm zitierten Dokumente gelesen bzw. sich mit den von ihm zitierten Verfahren selbst auseinandergesetzt habe.

In der Beschlussvorlage der Stadt heiße es darüber hinaus fälschlich u.a.:

- Erkenntnisse für den Rückbau seien nicht genannt, dabei genüge dazu die Leistungsfähigkeit des Tiefbahnhofs von 33 Zügen und der aktuelle Bedarf von 38 Zügen;
- Fälschlich werde dem 4. Bürgerbegehren die Verfolgung eines "rechtswidrigen Ziels" vorgeworfen.

Im Gemeinderat seien weitere unrichtige Tatsachenaussagen gemacht worden, etwa:

- Der Finanzierungsvertrag zu S21 sei zu "miserabel", um gekündigt werden zu können;
- Das Bürgerbegehren konterkariere die Volksabstimmung zu Stuttgart 21.

Im Bescheid der Stadt heiße es darüber hinaus fälschlich u.a.:

Für den Schaden am Gemeinwohl würden keine Anhaltspunkte genannt werden, dabei sei der Schaden unübersehbar bei der Diskrepanz zwischen den 32 Zügen der Kapazität und den 38 Zügen des aktuellen Bedarfs.

Diese zahlreichen unrichtigen und unvollständigen Angaben als Basis der Entscheidung des Gemeinderats und als Basis des Bescheids der Stadt würden die Rücknahme der Entscheidung nach § 48 LVwVfG erfordern.

4. Behandlung des Widerspruches durch die Stadt Stuttgart

Am 08. Dezember 2016 beschloss der Gemeinderat der Stadt nach Vorberatung im Verwaltungsausschuss, den Widersprüchen nicht abzuhelpen und die Widersprüche dem Regierungspräsidium Stuttgart zur Entscheidung vorzulegen. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Widerspruchsführer darüber zu unterrichten, dass die Stadt den Widersprüchen nicht abgeholfen hat.

Mit Schreiben vom 14.02.2017 legte die Stadt die Widersprüche dem Regierungspräsidium zur Entscheidung vor.

B. Rechtliche Würdigung

Die Widersprüche, über die nach § 41 Abs. 2 Satz 2 Kommunalwahlgesetz (KomWG) i. V. m. § 119 Satz 1 Gemeindeordnung für Baden-Württemberg (GemO) das Regierungspräsidium Stuttgart zu entscheiden hat, sind zulässig. Die Widerspruchsführer sind als Unterzeichner des Bürgerbegehrens zur Erhebung des Widerspruchs befugt (§ 41 Abs. 2 Satz 1 KomWG). Die Widersprüche wurden form- und fristgerecht eingelegt.

Die Widersprüche sind jedoch unbegründet. Das Bürgerbegehren ist unzulässig.

1. Begründungsmangel

Das Bürgerbegehren leidet an einem Begründungsmangel. Gemäß § 21 Abs. 3 Satz 4 GemO muss das Bürgerbegehren die zur Entscheidung zu bringende Frage, eine Begründung und einen nach den gesetzlichen Bestimmungen durchführbaren Vorschlag für die Deckung der Kosten der verlangten Maßnahme enthalten. Bei dem Begründungserfordernis handelt es sich damit um einen zwingenden Inhalt eines Bürgerbegehrens. Nach der Rechtsprechung sind an die Begründung keine hohen Anforderungen zu stellen (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 25.10.1976 – I 561/76). Die Begründung dient dazu, die Unterzeichner über den Sachverhalt und die Argumente der Initiatoren aufzuklären. Die Bürgerinnen und Bürger müssen wissen, über was sie abstimmen. Dabei lassen Raumgründe eine ausführliche Erörterung des Für und Wider regelmäßig nicht zu. Die Begründung darf auch für das Bürgerbegehren werben.

Aus diesen Funktionen der Begründung folgt, dass diese zum einen Tatsachen, soweit sie für die Entscheidung wesentlich sind, zutreffend darstellen muss und dass sie zum anderen Wertungen, Schlussfolgerungen und Erwartungen enthalten darf, die einem Wahrheitsbeweis nicht zugänglich sind. Maßgebend für eine inhaltliche Kontrolle der Begründung ist das Ziel, Verfälschungen des Bürgerwillens vorzubeugen. Ist dies gewährleistet, ist es vorrangig Sache der abstimmungsberechtigten Bürgerinnen und Bürger, sich selbst ein eigenes Urteil darüber zu bilden, ob sie den mit dem vorgelegten Bürgerbegehren vorgetragenen Argumenten folgen wollen oder nicht. Gewisse Überzeichnungen und bloße Unrichtigkeiten in Details sind daher hinzunehmen.

Die Grenze einer sachlich noch vertretbaren, politisch unter Umständen tendenziösen Darstellung des Anliegens des Bürgerbegehrens ist erst dann überschritten, wenn die Begründung in wesentlichen Punkten falsch, unvollständig oder irreführend ist. Hierbei kommt es nicht darauf an, ob dem eine Täuschungsabsicht der Initiatoren des Bürgerbegehrens zu Grunde liegt (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 21.04.2015 - 1 S 1949/13).

Gemessen an diesen Maßstäben der Rechtsprechung liegen hier Begründungsmängel wegen Irreführung und mangelnder Substantiierung vor.

a) Begründungsmangel wegen Irreführung

Das Bürgerbegehren führt aus:

„Laut Fahrplan zur Zeit der Planung wie auch heute liegt der Verkehrsbedarf für den Stuttgarter Hauptbahnhof bei rund 38 Zügen in der morgendlichen Spitzenstunde. S21 könnte diese Zahl an Zügen nicht bewältigen. Der Kopfbahnhof hat darüber hinaus Reserven und kann bis ca. 50 Züge pro Stunde leisten. ... Im Finanzierungsvertrag vom 02.04.2009 wurde vereinbart, dass das Projekt Stuttgart 21 zum Zweck der Verbesserung des Verkehrsangebots realisiert und das Zugangebot um ca. 50 % erhöht werden soll. Erst in jüngerer Zeit wurde aufgedeckt, dass die Gutachten, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, nachweisen, dass Stuttgart 21 nur auf 32 Züge ausgelegt ist und seine Leistungsgrenze bei 32,8 Zügen liegt - jeweils in der maßgeblichen Spitzenstunde.“

Darin liegt eine Irreführung in einem wesentlichen Punkt.

Das Bürgerbegehren knüpft in seiner Betrachtung an die „Leistungsgrenze“ in der „maßgeblichen Spitzenstunde“ an. Tatsächlich beziehen sich die im Betriebsszenario etc. genannten Zugzahlen alle auf den Gesamttag und nicht auf die Spitzenstunde, die letztlich den Maßstab für die Leistungsfähigkeit darstellt (vgl. Ausführungen von Prof. Dr. Kirchberg in der gutachtlichen Stellungnahme vom 24.06.2015, S. 6f.). Ein angeblicher Leistungsrückbau kann hieraus aber nicht hergeleitet werden, da es an der Vergleichbarkeit der Zahlen mangelt. Durch die Begründung des Bürgerbegehrens wird damit suggeriert, dass in den relevanten Unterlagen Zugzahlen bezogen auf die Spitzenstunde genannt seien. Dies ist jedoch nicht der Fall und führt zu einer Irreführung, die relevant ist und dem Bürgerbegehren die Zulässigkeit nimmt, weil sie eine tragende Argumentation des Bürgerbegehrens betrifft.

Vor allem wird der Eindruck eines Kapazitätsrückbaus dadurch erweckt, dass die 38 Züge, die in der morgendlichen Spitzenstunde im Stuttgarter Hauptbahnhof ankommen und die 50 Züge, die der Kopfbahnhof angeblich leisten könne, mit den 32 Zügen vergleichbar seien, für die der Durchgangsbahnhof bemessen ist. Dies ist irreführend. Denn Ankünfte in der morgendlichen Spitzenstunde dürfen nicht mit Taktzügen in der Hauptverkehrszeit verwechselt werden. Tatsächlich müssten die in der Fragestellung genannten 38 Züge, die in der morgendlichen Spitzenstunde im Stuttgarter Hauptbahnhof ankommen, mit den 49 Zügen verglichen werden, die die Deutsche Bahn im Stresstestfahrplan vorsieht. Im Fahrplan 2012 (vor Beginn des Umbaus des Hauptbahnhofs) verkehrten in der Hauptverkehrszeit 21 Taktzüge. Diese müssten mit 30 Taktzügen in der Hauptverkehrszeit der Stuttgart 21 Planung bzw. den 32 Taktzügen in der Hauptverkehrszeit der Gutachten der S21-Planfeststellungsverfahren verglichen werden. Es war ein wesentlicher Kritikpunkt in der sogenannten Schlichtung,

dass der auf Taktzüge in der Hauptverkehrszeit bezogene Nachweis der Leistungsfähigkeit in den Planfeststellungsverfahren zu kurz greife. Die Kritiker forderten, dass auch ein Nachweis bezogen auf Ankünfte in der morgendlichen Spitzenstunde geführt werden müsse. Dem kam die Deutsche Bahn aufgrund des Schlichterspruchs durch den Stresstest nach.

Einzelheiten ergeben sich aus dem Papier „Stuttgart 21 – ein geplanter Kapazitätsrückbau?“ des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom Juli 2013.

https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Stuttgart_21/Leistungsfaeahigkeit_S21_Hintergrundpapier_MVl.pdf

b) Begründungsmangel wegen mangelnder Substantiierung

Das Vorliegen einer unzureichenden Begründung ergibt sich auch daraus, dass das Bürgerbegehren lediglich vage Ausführungen hinsichtlich des Zeitpunkts der maßgeblichen Erkenntnisse macht, indem es davon spricht, dass "erst in jüngerer Zeit aufgedeckt" bzw. "erst jüngst teils schon eingestanden bzw. nachgewiesen" worden sei, dass die bisher zur Leistungsfähigkeit des Projekts Stuttgart 21 gemachten, gerichtlich bestätigten amtlichen Äußerungen und erfolgten Begutachtungen, einschließlich des von der DB AG als Ergebnis der Schlichtung durchgeführten Stresstests, mit erheblichen Mängeln behaftet seien.

Diesbezügliche Einwendungen werden schon seit Jahren vor den Gerichten erfolglos gegen das Vorhaben angeführt und wurden damit nicht erst "jüngst aufgedeckt". Gäbe es wie behauptet neue Aspekte, so hätte dies bei dieser Vorgeschichte konkreter dargelegt werden müssen und wäre trotz begrenzten Platzes im Bürgerbegehren möglich gewesen. Die Relevanz dieser unbestimmten Äußerungen zeigt sich auch daran, dass die pauschale Behauptung neuer „aufgedeckter“ Erkenntnisse und eingestandener Fehler nicht ansatzweise eine Spur für eine Nachprüfung legt, so dass ein Faktencheck nicht möglich ist.

2. Ausrichtung auf ein rechtswidriges Ziel

Das Bürgerbegehren ist ferner unzulässig, weil es auf ein rechtswidriges Ziel gerichtet ist, indem es die Kündigung von unkündbaren vertraglichen Bindungen fordert. Die Unzulässigkeit beruht auf dem Fehlen von konkreten Anhaltspunkten dafür, dass sich die Gemeinde z.B. durch ein einseitiges Rücktritts- oder Kündigungsrecht oder durch einen Anspruch auf Vertragsanpassung bzw. -aufhebung von den eingegangenen vertraglichen Bindungen lösen kann (VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 21.04.2015 - 1 S 1949).

a) Keine Kündigungsmöglichkeit nach § 60 Abs. 1 Satz 1 LVwVfG wegen Änderung
Eine Kündigungsmöglichkeit nach § 60 Abs. 1 S. 1 LVwVfG setzt voraus, dass sich die für die Festsetzung des Vertragsinhalts maßgeblich gewesenen rechtlichen oder tatsächlichen Verhältnisse seit Abschluss des Vertrages wesentlich geändert haben.

Unter den Verhältnissen, die für die Festsetzung des Vertragsinhalts maßgeblich waren, sind die grundlegenden Umstände zu verstehen, die zwar einerseits nicht zum schriftlich fixierten Vertragsinhalt gemacht wurden, andererseits auch nicht bloß inneres Motiv geblieben sind, die aber von den Vertragsparteien zur Grundlage des Vertrags gemacht worden sind und auf denen der beiderseitige Geschäftswille aufbauen soll (Stelkens/Bonk/Sachs, Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Auflage 2018, § 60 Rn 13). Änderungen können sich sowohl aus Tatsachenänderungen als auch aus Rechtsänderungen, die die maßgeblichen Rahmenbedingungen des Vertragsverhältnisses betreffen, ergeben. Wesentlich ist eine solche Änderung der Geschäftsgrundlage, wenn die Vertragspartner bei Abschluss des Vertrags damit nicht gerechnet haben und bei objektiver Betrachtung davon auszugehen ist, dass der Vertrag bei Kenntnis der geänderten Umstände nicht mit demselben Inhalt geschlossen worden wäre (Fehling/Kastner/Störmer, Verwaltungsrecht, 4. A. 2016, § 60 VwVfG Rn 10, 11).

Hinreichende Anhaltspunkte für eine solche wesentliche Änderung der bei Abschluss der Finanzierungsvereinbarung vom 02. April 2009 maßgebenden Verhältnisse liegen nicht vor.

Die Widerspruchsführer sehen die erforderliche wesentliche Änderung in dem von ihnen geltend gemachten Leistungsrückbau des Durchgangsbahnhofs Stuttgart 21 im Verhältnis zum bestehenden Kopfbahnhof. Gutachter sowie der VGH Baden-Württemberg hätten mehrfach die Kapazität des Durchgangsbahnhofs von 32 Zügen pro Stunde bestätigt. Der bestehende Kopfbahnhof habe jedoch Kapazitäten für 50 Züge in der Stunde. Erst "in jüngster Zeit" sei "aufgedeckt" worden, dass den Gutachtern, die der Planfeststellung zugrunde gelegt wurden, zu entnehmen sei, dass Stuttgart 21 seine Leistungsgrenze bei 32,8 Zügen in der maßgeblichen Spitzenstunde habe. Damit sei lediglich der bestehende Bahnhof zur Bewältigung der aktuellen Situation mit 38 Zügen pro Stunde geeignet, wohingegen der geplante Durchgangsbahnhof zu einem illegalen Rückbau der Kapazität führe.

aa) Dieser Vortrag ist bereits in sich widersprüchlich. Denn was in jahrelangen Prozessen zu einer mehrfachen Feststellung des VGH Baden-Württemberg über eine stündliche Kapazität von 32 Zügen geführt hat, kann nicht erst „jüngst“ aufgedeckt worden sein.

bb) Darüber hinaus wird die tatsächliche Leistungsfähigkeit verkannt und das Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 06. April 2006 (5 S 848/05) von den Widerspruchsführern nicht in seiner Gänze erfasst. Der VGH bestätigt hierin unter Bezugnahme auf das Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Schwanhäußner aus dem Jahre 1997 und

seiner Stellungnahme hierzu aus dem Jahre 2003 die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21.

Dabei wurden dem Gutachten verschiedene Betriebsszenarien zugrunde gelegt, welche jeweils von unterschiedlichen Durchschnittsgleisbelegungen ausgehen.

- Die von den Widerspruchsführern zitierten 32 Züge pro Stunde beziehen sich dabei jedoch ausschließlich auf das Betriebsszenario A, bei welchem von einer durchschnittlichen Gleisbelegung von 25,5 Zügen pro Stunde in der Hauptverkehrszeit auszugehen war. Deshalb wurde dem Durchgangsbahnhof mit einer damals angesetzten Leistungsfähigkeit von 32 bis 35 Gleisbelegungen pro Stunde eine "gute bis sehr gute Betriebsqualität" bescheinigt.
- Im Falle des Szenarios E (erhöhter Bedarf), welches "eine in ferner Zukunft liegende Verdichtung des Takts der Fernverkehrslinien Zürich - Nürnberg, Hamburg - München und Paris - Wien von zwei auf eine Stunde bei konstanter Bedienungshäufigkeit sowie die Durchbindung diverser Regionallinien mit 39 Gleisbelegungen je Stunde" berücksichtigt, wurde dem geplanten Tiefbahnhof vom Gutachter eine "noch gute" Betriebsqualität zugesprochen, d.h. auch hierfür die Leistungsfähigkeit bejaht.

Daraus ergibt sich, dass die geltend gemachte Leistungskapazität von 32 Zügen nur auf das Betriebsszenario A bezogen war, jedoch bereits damals bei steigender Gleisbelegung (38,75 Zugbelegungen pro Stunde) keine Engpässe des Durchgangsbahnhofs erkennbar waren und folglich mit 32 Zügen pro Stunde keine abschließende Aussage zur Leistungsfähigkeit getroffen wurde.

Den von den Widerspruchsführern angeführten Gutachten, die dem geplanten Tiefbahnhof lediglich eine Leistungskapazität von 32 Zügen pro Stunde zugestehen, stehen diverse anderslautende Gutachten entgegen.

- Das im Jahre 2005 von Prof. Ullrich Martin vorgelegte Gutachten sieht den optimalen Leistungsbereich von Stuttgart 21 bei 41 bis 50 Zügen je Stunde und erwartet danach einen leichten Abfall.
- Ebenso steht der Behauptung der Widerspruchsführer der vom Ingenieurbüro SMA und Partner AG im Jahre 2011 durchgeführte Stresstest entgegen, welcher wie das Gutachten von Prof. Martin bestätigt, dass Stuttgart 21 deutliche Kapazitätsreserven hat, die noch über die den Planfeststellungsbeschlüssen von 2005 zu Grunde gelegten Annahmen hinausgehen und insbesondere den in der Schlichtung geforderten Nachweis erbringen, dass im neuen Hauptbahnhof "ein Fahrplan mit 30% Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist" (Geißler, Stuttgart 21 plus, 2010, S. 14) (vgl. Ausführungen von Prof. Dr. Kirchberg in der gutachtlichen Stellungnahme vom 24.06.2015, S. 10).

Wie sich aus der Stellungnahme des Vorhabenträgers zur "Kritik an der Leistungsfähigkeit des Gesamtprojekts" vom 24. Juli 2014 ergibt, kann ein Leistungsrückbau nicht auf einen Vergleich der Studie von Vieregg-Rößler zur Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs mit dem Ergebnis des Stresstests zu der des Durchgangsbahnhofs gestützt werden. Die von Vieregg-Rößler geltend gemachte Leistungskapazität von rund 50 Zügen pro Stunde basiert auf einer rein theoretischen Betrachtung, bei welcher von perfekt fahrplantreuen (pünktlichen) Zügen ausgegangen wurde. Demgegenüber wurden an den Stresstest andere Anforderungen gestellt. Dieser musste die "anerkannten Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten" berücksichtigen. Aufgrund dieser Unterschiede kann die rein theoretische Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs nicht der praktischen Leistungsfähigkeit des Durchgangsbahnhofs gegenüber gestellt werden und daraus der Schluss eines Leistungsrückbaus gezogen werden.

Daraus wird ersichtlich, dass für einen angeblichen Leistungsrückbau "konkrete Anhaltspunkte" fehlen, diese vielmehr objektiv nicht vorliegen und somit auch keine wesentliche Änderung der Verhältnisse eingetreten ist.

cc) Selbst bei Unterstellung eines „Leistungsabbaus“ würde es sich um keine nachträglich eingetretene Änderung der maßgeblichen Verhältnisse handeln.

Zum einen fehlen konkrete Anhaltspunkte für neue Erkenntnisse. Denn es wurde nicht dargelegt, wann der für die Widerspruchsführer maßgebliche Erkenntnisgewinn erfolgt ist. Derjenige Vertragspartner, der sich auf § 60 LVwVfG berufen will, muss nicht nur konkret dartun können, dass und inwieweit, sondern insbesondere auch, wann sich die maßgeblichen Vertragsgrundlagen nach Abschluss des Vertrages in einer für ihn zuvor nicht absehbaren und nun nicht mehr zumutbaren Weise geändert haben, weshalb er eine Anpassung oder gar eine Aufhebung der vertraglichen Beziehungen verlangen kann (vgl. Ausführungen von Prof. Dr. Kirchberg in der gutachtlichen Stellungnahme vom 24.06.2015, S. 8). Angaben wie "erst jüngst" oder "erst in jüngerer Zeit" genügen diesen Anforderungen nicht.

Zum anderen war die Leistungsfähigkeit des Projekts Stuttgart 21 aufgrund der dauerhaften Kritik vielfach Gegenstand von umfangreichen Betrachtungen, wie die obigen Ausführungen zeigen. Bereits im Jahre 2006 befasste sich damit der VGH, gefolgt von dem Stresstest im Jahre 2011. Auch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur ging im Juli 2013 auf die Leistungsfähigkeit in ihrem Arbeitspapier ein. Die Deutsche Bahn AG veröffentlichte wiederum im Juli 2014 eine "Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Kritik an der Leistungsfähigkeit". Daraus wird ersichtlich, dass der behauptete Leistungsrückbau nicht "jüngst" "aufgedeckt" und "nachgewiesen" wurde, sondern bereits seit Jahren von den Gegnern von Stuttgart 21 gegen dieses Projekt angeführt wird. Von einer nachträglich eingetretenen Änderung der Verhältnisse kann dann jedoch nicht mehr gesprochen werden.

Auch wenn das Urteil des VGH vom 3. Juli 2014 (5 S 2429/12) nicht die Leistungsfähigkeit von Stuttgart 21 erneut bestätigt, sondern hierüber vielmehr keine Aussage trifft, da das Urteil aus dem Jahre 2006 in Rechtskraft erwachsen ist und keine neuen Tatsachen vorliegen, welche eine erneute Überprüfung der Leistungsfähigkeit notwendig erscheinen lassen, ergibt sich daraus, dass keine nachträgliche Änderung der Verhältnisse i.S.d. § 60 LVwVfG eingetreten ist. Der VGH führt aus, dass die vom Kläger geltend gemachten Einwendungen keine neuen Tatsachen, sondern lediglich eine neue Bewertung unveränderter Tatsachen darstelle. Die Stellungnahmen von Dr. Engelhardt vom 7. Juni 2012 und 6. Juni 2014 seien auch keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, die neue Tatsachen i.S.d. § 49 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 VwVfG gleichzustellen wären, da damit keine bestimmte bereits vorhandene Tatsache allgemein anders bewertet werde.

Ebenso verhält es sich hier. Alle geltend gemachten Einwendungen zur Leistungsfähigkeit des Projekts Stuttgart 21 wurden bereits zuvor von unterschiedlichen Stellen thematisiert. Die weiteren Stellungnahmen von Dr. Engelhardt vom 28. Juli 2015 und 5. Oktober 2015 stellen allenfalls neue Bewertungen unveränderter Tatsachen dar. Damit erfüllen sie jedoch nicht die Anforderungen, die an eine nachträgliche Änderung der Verhältnisse i.S.d. § 60 LVwVfG zu stellen sind.

dd) Der weitere Einwand des Bürgerbegehrens, die Fußgängeranlagen von Stuttgart 21 seien nur für Reisende aus 32 Zügen pro Stunde dimensioniert und selbst für diese nicht ausreichend leistungsfähig, begründet auch keine Kündigungsmöglichkeit des Finanzierungsvertrags vom 02. April 2009 und der vorangegangenen Projektverträge. Denn auch diesbezüglich mangelt es an einer nachträglich eingetretenen wesentlichen Änderung der Geschäftsgrundlage. Die Kritik zur Unterdimensionierung der Bahnsteige ist ebenfalls lange bekannt und war u.a. Gegenstand der von der Deutsche Bahn AG im Juli 2014 veröffentlichten "Stellungnahme des Vorhabenträgers zur Kritik an der Leistungsfähigkeit" (S. 32, 48 ff.). Darin werden die von den Einwendern bisher zu Stuttgart 21 vorgebrachten Kritikpunkte erörtert. Die behauptete Unterdimensionierung konnte nicht festgestellt werden, weshalb es auch hierbei an "konkreten Anhaltspunkten" für ein Kündigungsrecht fehlt. Zudem wäre diese unterstellte Unterdimensionierung nicht nachträglich eingetreten.

b) Keine Kündigungsmöglichkeit nach § 60 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG - Gemeinwohl

Auch eine Kündigung nach § 60 Abs. 1 Satz 2 LVwVfG greift nicht ein, da keine schweren Nachteile für das Gemeinwohl verhütet oder beseitigt werden müssen. Selbst wenn der entsprechende Kündigungsgrund nicht erst nach Vertragsschluss entstanden oder erkennbar geworden sein muss, sondern das besondere Kündigungsrecht auch dann gilt, wenn die Voraussetzungen hierfür schon bei Vertragsschluss vorgelegen haben, setzt die Berufung darauf doch die Darlegung ganz außergewöhnlicher Gefährdungen bzw. Verletzungen besonders wichtiger, überragen-

der Interessen der Allgemeinheit voraus. Ein "schwerer Nachteil für das Gemeinwohl" kann nur dann angenommen werden, "wenn besondere, erhebliche, überragende Interessen der Allgemeinheit die Auflösung des Vertrages gebieten, durch die dem Staat auf seinen verschiedenen Ebenen unzumutbare Lasten auferlegt würden" (Bonk/Neumann, in Stelkens/Bonk/Sachs, Verwaltungsverfahrensgesetz, 9. Aufl. 2018, § 60 Rn 41). Solche gravierenden Gründe sind nicht ersichtlich, zumal weder von einem Leistungsrückbau noch einem Kapazitätsrückbau durch Fußgängeranlagen ausgegangen werden kann. Solche wurden auch nicht substantiiert vorgetragen.

Die dem Bürgerbegehren zugrunde liegende Fragestellung genügt damit den Anforderungen des § 21 GemO nicht. Der Antrag auf Durchführung eines Bürgerentscheids wurde daher zu Recht abgelehnt.

C. Kosten- und Gebührenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 73 Abs. 3 Satz 3 Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) i.V.m. § 80 Abs. 1 Satz 3 Halbsatz 1 LVwVfG.

Die Gebührenentscheidung beruht auf §§ 4 Abs. 1, Abs. 2, 5 Abs. 1 Nr. 1, 7 Landesgebührengesetz (LGebG) i.V.m. Nr. 7.1 des Gebührenverzeichnisses (GebVerz IM) zu Gebührenverordnung Innenministerium (GebVO IM). Nach Nr. 7.1 GebVerz IM beträgt die Rahmengebühr für die Zurückweisung eines Rechtsbehelfs 20 – 5.000 Euro. Die Höhe der festgesetzten Gebühr ist nach den mit dem Widerspruchsverfahren verbundenen Verwaltungskosten und der Bedeutung für die Gebührenschuldner angemessen. Mehrere Gebührenschuldner haften als Gesamtschuldner (§ 5 Abs. 2 LGebG). Die Gebühr ist daher nicht von jedem Widerspruchsführer, sondern insgesamt nur einmal zu bezahlen.

Die Gebühr wird mit der Bekanntgabe dieses Bescheids fällig (§ 18 LGebG). Werden Gebühren oder Auslagen nicht innerhalb eines Monats nach Fälligkeit entrichtet, so ist für jeden angefangenen Monat der Säumnis ein Säumniszuschlag von 1 vom Hundert des rückständigen, auf volle 50 Euro nach unten abgerundeten Betrags zu entrichten (§ 20 Satz 1 LGebG). Eine Klage gegen den Widerspruchsbescheid entfaltet keine aufschiebende Wirkung für die Fälligkeit der festgesetzten Gebühr. Die Gebühr ist daher fristgemäß zu bezahlen und wird zurückerstattet, wenn die Klage Erfolg haben sollte. Die Gebühr ist unter Angabe des auf Seite 1 dieses Bescheids genannten Kassenzeichens auf das Konto der Landesoberkasse

Baden-Württemberg bei der BW Bank Karlsruhe, IBAN: DE02 6005 0101 7495
5301 02, BIC: SOLADEST600 zu überweisen.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die Bescheide in der Gestalt des Widerspruchsbescheids kann innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Widerspruchsbescheids Klage beim Verwaltungsgericht Stuttgart mit Sitz in Stuttgart erhoben werden.



Rainer Heckhausen